

## Extrait du Registre des délibérations du Conseil de Communauté

**Séance du jeudi 16 mai 2013**

Conseillers communautaires en exercice : 140

Le Conseil de Communauté, régulièrement convoqué, s'est réuni à la salle des séances de la CCIT du Doubs - 46 avenue Villarceau - 25000 Besançon, sous la présidence de M. Jean-Louis FOUSSERET

Ordre de passage des rapports : 0.1, 0.2, 0.3, 0.4, 0.5, 1.1.1, 1.2.1, 1.2.2, 5.1, 5.2, 7.1, 7.2, 7.3, 7.4, 7.5, 7.6, 7.7, 9.1, 9.2, 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 3.1, 3.2, 3.3, 3.4, 4.1, 10.1, 10.2.

La séance est ouverte à 18h10 et levée à 21h00.

**Étaient présents :** **Amagney :** M. Thomas JAVAUX **Arguel :** M. André AVIS **Audeux :** Mme Françoise GALLIOU **Auxon-Dessous :** M. Jacques CANAL, M. Jean-Pierre BASSELIN **Auxon-Dessus :** M. Serge RUTKOWSKI **Avanne-Aveney :** M. Laurent DELMOTTE, M. Jean-Pierre TAILLARD **Besançon :** M. Frédéric ALLEMANN (à partir du 0.3), M. Teddy BENEITEAU DE LAPRAIRIE (jusqu'au 7.6), M. Nicolas BODIN, M. Pascal BONNET (à partir du 0.2), Mme Marie-Odile CRABBÉ-DIAWARA, M. Benoît CYPRIANI, M. Cyril DEVESA, M. Emmanuel DUMONT, Mme Odile FAIVRE-PETITJEAN, Mme Béatrice FALCINELLA, Mme Françoise FELLMANN (jusqu'au 9.2), M. Jean-Louis FOUSSERET, M. Jean-Noël FLEURY, Mme Catherine GELIN, M. Didier GENDRAUD (à partir du 0.3), Mme Fanny GERDIL-DJAOUAT (à partir du 3.4), M. Abdel GHEZALI, M. Jean-François GIRARD (à partir du 0.3), M. Jean-Marie GIRERD (jusqu'au 2.4), M. Jean-Pierre GOVIGNAUX (jusqu'au 5.1), M. Nicolas GUILLEMET, M. Lazhar HAKKAR, Mme Martine JEANNIN, Mme Solange JOLY, M. Jean-Sébastien LEUBA (à partir du 0.3), M. Christophe LIME, M. Michel LOYAT (à partir du 0.2), Mme Carine MICHEL, M. Frank MONNEUR, Mme Jacqueline PANIER (à partir du 0.2 et jusqu'au 9.2), Mme Françoise PRESSE, Mme Béatrice RONZI, M. Jean-Claude ROY, Mme Joëlle SCHIRREY (jusqu'au 2.4), Mme Marie-Noëlle SCHOELLER, Mme Catherine THIEBAUT (à partir du 0.2), Mme Corinne TISSIER, Mme Nicole WEINMAN (à partir du 5.2) **Boussières :** M. Bertrand ASTRIC, M. Roland DEMESMAY **Busy :** M. Philippe SIMONIN **Chalezeule :** M. Christian MAGNIN-FEYSOT **Chalèze :** M. Christophe CURTY **Champagney :** M. Claude VOIDEY **Champvans-les-Moulins :** M. Jean-Marie ROTH **Chaucenne :** M. Bernard VOUGNON **Chaufontaine :** M. Jacky LOUISON **Chemaudin :** M. Bruno COSTANTINI **Châtillon-le-Duc :** Mme Catherine BOTTERON (représentée par Mme Annie POIGNAND) **Dannemarie-sur-Crête :** M. Jean-Claude FORESTIER, M. Gérard GALLIOT (à partir du 0.3) **Deluz :** Mme Sylvaine BARASSI **Ecole-Valentin :** M. André BAVEREL, M. Yves GUYEN (à partir du 0.2) **Fontain :** M. Jean-Paul DILLSCHNEIDER (représenté par M. Jean-Pierre VAGNE) **Francois :** Mme Françoise GILLET, M. Claude PREIONI **Gennes :** Mme Maryse MILLET **Grandfontaine :** M. François LOPEZ **La Chevillotte :** M. Jean PIQUARD **La Vèze :** M. Jacques CURTY **Mamirolle :** M. Daniel HUOT, M. Robert POURCELOT **Marchaux :** M. Bernard BECOULET, Mme Brigitte VIONNET **Miserey-Salines :** M. Marcel FELT (représenté par Mme Ada LEUCI) **Montfaucon :** M. Michel CARTERON, M. Pierre CONTOZ **Montferrand-le-Château :** M. Marcel COTTINY, Mme Séverine MONLLOR **Morre :** M. Jean-Michel CAYUELA, M. Gérard VALLET **Nancray :** M. Jean-Pierre MARTIN, M. Daniel ROLET **Noironte :** M. Bernard MADOUX **Novillars :** M. Philippe BELUCHE (jusqu'au 2.4), M. Bernard BOURDAIS (jusqu'au 2.4) **Pelousey :** Mme Catherine BARTHELET **Pirey :** M. Jacques COINET (représenté par M. Thierry RUFFIN), M. Robert STEPOURJINE **Pouilley-les-Vignes :** M. Jean-Michel FAIVRE **Pugey :** Mme Marie-Noëlle LATHUILIERE **Rancenay :** M. Michel LETHIER (représenté par M. Pierre PIGUET) **Roche-lez-Beaupré :** M. Stéphane COURBET (à partir du 0.2), M. Jean-Pierre ISSARTEL (jusqu'au 9.2) **Routelle :** M. Claude SIMONIN **Saône :** M. Alain VIENNET **Serre-les-Sapins :** M. Gabriel BAULIEU, M. Christian BOILLEY **Tallenay :** M. Jean-Yves PRALON **Thise :** M. Jean TARBOURIECH **Torpes :** M. Dominique GRUBER **Vaire-Arcier :** M. Patrick RACINE **Vaire-le-Petit :** Mme Michèle DE WILDE (à partir du 2.1)

**Étaient absents :** **Besançon :** Mme Hayatte AKODAD, M. Patrick BONTEMPS, M. Yves-Michel DAHOUI, M. Jean-Jacques DEMONET, M. Philippe GONON, Mme Valérie HINCÉLIN, Mme Sylvie JEANNIN, M. Jacques MARIOT, Mme Annie MENETRIER, Mme Nohzat MOUNTASSIR, M. Michel OMOURI, Mme Elisabeth PEQUIGNOT, Mme Danièle POISSENOT, Mme Monique ROPERS, M. Jean ROSSELOT, Mme Sylvie WANLIN, Mme Zahira YASSIR-COUVAL **Beure :** M. Philippe CHANEY, M. Auguste KOELLER **Braillans :** M. Alain BLESSEMAILLE **Chalezeule :** M. Raymond REYLE **Champoux :** M. Thierry CHATOT **Chemaudin :** M. Gilbert GAVIGNET **Châtillon-le-Duc :** M. Philippe GUILLAUME **Grandfontaine :** M. Laurent SANSEIGNE **Larnod :** Mme Gisèle ARDIET **Le Gratteris :** M. Cédric LINDECKER **Mazerolles-le-Salin :** M. Daniel PARIS **Miserey-Salines :** M. Denis JOLY **Osselle :** M. Jacques MENIGOZ **Pelousey :** Marie-Christine THEVENOT **Pouilley-les-Vignes :** M. Jean-Marc BOUSSET **Saône :** Mme Maryse BILLOT **Thise :** M. Bernard MOYSE **Thoraise :** M. Jean-Michel MAY **Vaux-les-Prés :** M. Bernard GAVIGNET **Vorges-les-Pins :** M. Patrick VERDIER

**Secrétaire de séance :** M. Serge RUTKOWSKI

### **Procurations de vote :**

**Mandants :** G. VERRON, Y.M. DAHOUI, J.J. DEMONET, F. FELLMANN (à partir du 2.1), D. GENDRAUD (jusqu'au 0.2), F. GERDIL-DJAOUAT (jusqu'au 3.3), J.P. GOVIGNAUX (à partir du 5.2), V. HINCÉLIN, J. MARIOT, A. MENETRIER, N. MOUNTASSIR, M. OMOURI (à partir du 0.2), J. PANIER (à partir du 2.1 et jusqu'au 2.4), D. POISSENOT, J. ROSSELOT (jusqu'au 2.4), S. WANLIN, N. WEINMAN (jusqu'au 5.1), Z. YASSIR-COUVAL, A. BLESSEMAILLE, D. PARIS, D. JOLY, J. MENIGOZ, M.C. THEVENOT, J.P. ISSARTEL (à partir du 2.1), B. MOYSE, M. DE WILDE BESANCON (jusqu'au 9.2)

**Mandataires :** S. RUTKOWSKI, M.N. SCHOELLER, B. FALCINELLA, M. LOYAT (à partir du 2.1), E. DUMONT (jusqu'au 0.2), N. BODIN (jusqu'au 3.3), F. MONNEUR (à partir du 5.2), F. PRESSE, L. HAKKAR, S. JOLY, B. CYPRIANI, P. BONNET (à partir du 0.2), J. SCHIRREY (à partir du 2.1 et jusqu'au 2.4), A. GHEZALI, J.M. GIRERD (jusqu'au 2.4), C. MICHEL, J.C. ROY (jusqu'au 5.1), C. DEVESA, B. VIONNET, C. PREIONI, A. LEUCI, M. CRABBÉ-DIAWARA, C. BARTHELET, S. COURBET (à partir du 2.1), J. TARBOURIECH, F. GALLIOU (jusqu'au 9.2)

**Délibération n°2013/002112**

**Rapport n°2.1 - Elaboration du projet de Plan de Déplacements Urbains (PDU)**

## Elaboration du projet de Plan de Déplacements Urbains (PDU)

**Rapporteur : Jean-Claude ROY, Vice-Président**

**Commission : Transports, Infrastructures, Déplacements**

Inscription budgétaire	
BP 2013 et PPIF 2013-2017	Montant prévu au BP 2013 : 35 000 €
Budget Principal	Montant de l'opération : 35 000 €
« Plan de Déplacement Urbain »	

### Résumé :

L'élaboration du Plan des Déplacements Urbains (PDU) de l'agglomération est arrivée au point de définition de la politique de mobilité. Celle-ci doit guider les actions qui constitueront le programme d'actions du projet à mettre à l'enquête publique. Le travail sur le programme d'actions interviendra dans les mois prochains. L'objectif est toujours d'arrêter le projet avant enquête publique à la fin 2013.

Dès aujourd'hui, le PDU initie une méthode de travail qui devra perdurer pour voir la mise en place des actions de son programme. Il propose trois idées fortes pour le programme d'actions, issues du partage des enjeux avec les différents interlocuteurs rencontrés jusqu'ici : une politique de mobilité vectrice de qualité de vie, une politique de mobilité pour tous et adaptée aux besoins de chacun et une politique de mobilité dynamique, pourvoyeuse de développement.

### **I. Une démarche partenariale**

Avoir comme objectif de réduire l'empreinte carbone des déplacements, nécessite une action globale et cohérente sur un territoire où plusieurs Autorités Organisatrices des Transports (AOT) interagissent, sur un territoire où des projets d'échelles variées et de natures différentes, ont un impact sur les déplacements. Ainsi, élus et techniciens ont été consultés au sein de la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon, de la Ville de Besançon, du Conseil Général et du Conseil Régional. Il s'agissait de vérifier la convergence des intérêts, de certaines problématiques, afin d'envisager cette politique de façon la plus partagée possible au profit du territoire de l'agglomération.

### **II. Une démarche transversale**

Le PDU doit s'appuyer sur les politiques engagées ou en cours d'élaboration comme le SCoT, le PLH, le PCET. A partir des enseignements du diagnostic, des enjeux dégagés, du croisement des politiques de l'agglomération, de la consultation d'experts (laboratoire THEMA, audaB), il s'agit d'interroger l'organisation des déplacements d'aujourd'hui avec comme objectif principal de réduire la place de la voiture particulière au sein d'un système de déplacements à plusieurs modes à développer.

### III. Proposition de définition de la politique mobilité de l'agglomération

En premier lieu, le concept fondateur du PDU du Grand Besançon :

Le Plan de Déplacements Urbains du Grand Besançon s'inscrit dans une démarche politique globale de développement d'un principe de **ville ou de territoire des proximités** travaillant à **une réduction des déplacements contraints à la source**, tout en **priorisant ceux économes en énergies fossiles**, et **articulant systématiquement politiques urbaines et politiques de mobilité**.

Les déplacements croissent sur l'agglomération et la part de la voiture particulière demeure très élevée (près de 80 % de part modale en périphérie), notamment en direction de la ville centre et de ses lieux d'emploi. Le PDU porte l'ambition forte de réduire ces déplacements en travaillant sur la densité urbaine, ses liens avec les réseaux de transports collectifs, la localisation des zones d'activités et des emplois. Agir sur la mixité et la proximité des fonctions urbaines doit permettre **la réduction de la nécessité de se déplacer et de la distance des déplacements, par la mise en place d'une politique permettant l'émergence de déplacements raisonnés**.

Du fait de son encadrement réglementaire, le PDU doit préciser les orientations définies dans le SCoT et le PCET. Il **mettra en œuvre de façon dynamique ces orientations, les précisera, voire devancera de futures améliorations de ces documents**. Si le SCoT impose à son égard une obligation de compatibilité, le PDU à son tour impose la même obligation à l'égard des PLU (cf. art. L.123-1 du code de l'urbanisme). Pour que le PDU soit efficace, il est alors nécessaire que les politiques de déplacements trouvent leur traduction dans les politiques et documents communaux de l'agglomération (en matière d'habitat, d'activités, de stationnement...).

L'objectif premier de tendre vers des déplacements raisonnés sur l'agglomération se déclinera en un cap politique, organisé autour de trois idées fortes, définissant la mobilité pour les 10 ans à venir sur le territoire du Grand Besançon :

- 1) **Une mobilité vectrice de qualité de vie** : replacer le citoyen au cœur de l'espace public et permettre une réduction des déplacements contraints (domicile-travail, domicile-études, domicile-achats alimentaires de base).
- 2) **Une mobilité pour tous et adaptée aux besoins de chacun** : adopter une approche systémique de la mobilité en équilibrant et adaptant toutes les solutions de déplacements (marche, vélo, vélo électrique, transports collectifs en site propre ou non, 2 roues motorisés, voiture particulière...) aux différents besoins de se déplacer.
- 3) **Une mobilité dynamique et pourvoyeuse de développement** : articuler les politiques urbanistiques, de développement économique, culturel et touristique avec la politique de déplacements, utiliser la mobilité comme un levier du dynamisme de l'agglomération.

Ces trois idées fortes seront *in fine* déclinées sous forme d'actions dans le PDU.

#### A/ Une politique de mobilité vectrice de qualité de vie

L'arrivée du tramway représente une évolution majeure pour toute l'agglomération, ainsi, cet angle d'approche a pour objectif de signifier que ce grand projet de transport est le 1<sup>er</sup> signe d'actions qui vont valoriser les qualités du territoire. Le patrimoine naturel, architectural, l'environnement des habitants, constituent la préoccupation première de cette politique.

L'environnement des déplacements est en grande partie régi par la voiture particulière. Or, la mise en valeur du patrimoine et la réduction des nuisances, passent par une reconquête de l'espace public dédié à la voiture. Il s'agit d'influer sur le bruit, la pollution, les encombrements de circulation. La gestion des marchandises et des déchets fait partie de cette réduction des nuisances.

Le confort de tous est recherché à travers la mise en place d'une billettique pratique, une meilleure information au sujet des solutions de mobilités, une coordination entre tous les systèmes de déplacement.

Désenclaver certaines portions du territoire est également une préoccupation dans le cadre de cette réflexion : il convient de créer et/ou de renforcer les liens entre des espaces.

Enfin, préserver la qualité de vie renvoie à prévenir la précarité énergétique dans le domaine des déplacements, car ces derniers représentent le 2<sup>ème</sup> poste budgétaire des ménages.

Globalement, il s'agit d'avoir un impact positif sur le stress et la santé des usagers à travers l'ensemble de leurs déplacements.

#### B/ Une politique de mobilité pour tous et adaptée aux besoins de chacun

Le « tout voiture » se heurte aussi aux disponibilités spatiales de notre territoire. Or, les besoins en déplacements sont variés, c'est pourquoi le Grand Besançon doit faire correspondre des offres de mobilités mieux adaptées aux besoins, aux distances... Il s'agit alors de construire un ensemble de possibilités de mobilité qui pourront coexister sur un même territoire, et en relation avec les activités de ce territoire.

Comme évoqué dans le chapitre précédent, reconquérir l'espace public sur certaines voies, doit permettre d'apaiser la circulation par l'effet produit sur la quantité de véhicules, mais aussi sur leur vitesse. Cela permet aussi une meilleure coexistence des véhicules motorisés avec les cyclistes et les piétons. Par ailleurs, les axes devant supporter un trafic important ont un aménagement adapté. En tout état de cause, l'ensemble des mobilités offertes doit être vertueux pour réduire l'empreinte carbone des déplacements, notamment :

- sur de courtes distances en zone dense, il faut privilégier les modes doux,
- les deux roues motorisées doivent trouver leur place au sein de l'espace public,
- en milieu urbain où l'offre en transport collectif est la plus intéressante, la complémentarité avec la marche à pied doit être encouragée,
- sur de plus longues distances, il est nécessaires que les transports collectifs soient plus concurrentiels à la voiture donc plus performants,
- le réseau ferré doit être valorisé par sa complémentarité avec le réseau collectif routier, et par un travail sur les haltes ferroviaires.

S'adapter aux besoins, signifie aussi que les aménagements en faveur des déplacements ne soient pas dissociés des lieux de centralité (centre-bourg, zones commerciales, artisanales, établissements scolaires). De même, un aménagement dédié aux déplacements doit trouver d'autres fonctionnalités comme devenir un lieu de commerce, de loisir, etc.

Enfin, l'annexe accessibilité du dossier PDU à mettre à l'enquête publique, présentera un ensemble d'actions en faveur de tous les publics. Elle constituera un outil d'animation et de programmation des travaux à faire dans ce sens et en collaboration avec plusieurs partenaires.

#### C/ Une politique de mobilité dynamique, pourvoyeuse de développement

Tout en veillant à la réduction des déplacements contraints, la politique de mobilité peut appuyer le développement économique du territoire en accompagnant des projets d'installation d'entreprises, de zones commerciales, mais aussi les commerces, les lieux touristiques et culturels.

Par ailleurs, l'équipement du territoire de nouvelles technologies, de bornes de rechargement pour véhicules électriques, d'un outil d'observation du trafic, peuvent marquer et entraîner le dynamisme de l'agglomération.

Outil de développement du territoire, l'urbanisme doit penser et prévoir les différents déplacements :

- rendre les quartiers perméables aux déplacements,
- prévoir les cheminements traversant et en direction d'un réseau collectif performant,
- prévoir des emplacements pour la valorisation et la collecte des déchets afin d'optimiser celle-ci,
- accompagner par le projet urbain la reconquête des espaces publics et les équipements de transport.

Enfin, le territoire du Grand Besançon, regroupe l'activité d'autres AOT comme le Conseil Général ou la Région. On constate aussi que 25 % des déplacements effectués à l'intérieur de son périmètre, ont pour origine un territoire extérieur. Parallèlement, l'agglomération concentre des fonctions et activités régionales. Des projets comme ceux du secteur Nord auront aussi un impact sur les déplacements. C'est pourquoi, la nécessité d'une gouvernance autour des questions de mobilité trouve son fondement et sera source de dynamisme pour l'agglomération même, mais aussi dans son rôle à une échelle plus grande. Un management de la mobilité devra assurer l'animation et le suivi des actions du PDU. Il pourra aussi assurer un lien avec les projets des partenaires. Le Conseil en mobilité se fera auprès des communes, des entreprises et du grand public.

**A la majorité, 5 Abstentions, le Conseil de Communauté se prononce favorablement sur cette proposition de définition de la politique de mobilité de la CAGB pour le Plan de Déplacements Urbains (PDU).**

Pour extrait conforme,

  
Le Président

Rapport adopté à la majorité :

Pour : 114

Contre : 0

Abstentions : 5

